Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4558

18. 05. 89

Sachgebiet 923

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/4161 Nr. 2.21 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den zulässigen Blutalkoholgehalt von Kraftfahrern — KOM (88) 707 endg.
»Rats-Dok. Nr. 4252/89«

A. Problem

Die EG-Kommission möchte die EG-Mitgliedstaaten dazu verpflichten, allgemein die 0,5-Promille-Grenze für Alkohol im Straßenverkehr einzuführen.

B. Lösung

Ablehnung, weil der EG-Ministerrat nach dem EG-Vertrag keine Kompetenzen für den Erlaß von Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr hat.

Einmütigkeit im Ausschuß (2 Stimmenthaltungen)

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Die Bundesregierung wird ersucht,

den anliegenden Richtlinienvorschlag bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel abzulehnen, weil der EG-Ministerrat keine Kompetenzen für den Erlaß von Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr hat.

Bonn, den 10. Mai 1989

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Daubertshäuser**
Vorsitzender	Berichterstatter

Anlage 1

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den zulässigen Blutalkoholgehalt von Kraftfahrern

(von der Kommission vorgelegt)

Begründung

Allgemeines

1. Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, einen wirkungsvollen Beitrag zur Verringerung der Zahl von Verkehrsunfällen und Unfallopfern sowie zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen zu leisten. Nach Ansicht der Kommission bildet eine Richtlinie zur Festsetzung eines zulässigen Blutalkoholgehalts, der für alle Fahrer in der Gemeinschaft einheitlich ist, eine der Möglichkeiten, eine gemeinsame Politik zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr schrittweise zu verwirklichen.

2. In einer Entschließung des Parlaments vom 13. März 1984[1]) zur Einführung eines Programms gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit wird an die Pflicht der Gemeinschaft erinnert, alles zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu unternehmen, und insbesondere festgestellt, daß die Festsetzung eines einheitlichen zulässigen Blutalkoholgehalts von 0,80 mg/ml Blut für alle Fahrer zu den Maßnahmen gehört, denen umgehend Vorrang eingeräumt werden sollte. In einer weiteren Entschließung vom 18. Februar 1986 über gemeinsame Maßnahmen zur Verringerung der Unfallzahlen[2]) wurde dieses Thema erneut aufgegriffen.

3. Die Kommission empfiehlt in ihrem Entwurf einer Entschließung zur Durchführung eines gemeinschaftlichen Programms auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr, den sie dem Rat am 20. März 1984 vorgelegt hat[3]), eine Reihe geeigneter Maßnahmen unter anderem im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Alkohol und Arzneimitteln. In seiner Entschließung vom 19. Dezember 1984[4]) begrüßte der Rat diesen Kommissionsentwurf, bestätigte die Notwendigkeit von Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr und forderte die Kommission auf, Vorschläge zu unterbreiten. Der Rat verpflichtete sich, für die rasche Annahme dieser Vorschläge zu sorgen.

4. Trotz dieser Maßnahmen gegen das Fahren unter Alkoholeinfluß trägt Alkohol weiterhin erheblich zu einem wachsenden Unfallrisiko im Straßenverkehr bei. Aus einer kürzlich veröffentlichten OECD-Untersuchung geht hervor, daß in den Mitgliedstaaten der Anteil der Fahrer, die mit einem Blutalkoholgehalt von über 0,80 mg/ml an einem tödlichen Verkehrsunfall beteiligt waren, von 15 bis 45 % reicht. Darüber hinaus wurde festgestellt, daß bei tödlichen Unfällen mit Erwachsenen ein Drittel bis die Hälfte aller Fahrer einen erheblichen (wenn auch unter dem gesetzlich zulässigen Grenzwert liegenden) Blutalkoholgehalt aufwiesen (siehe Anhang I).

5. Forschungsergebnisse beweisen, daß das Reaktionsvermögen von Kraftfahrern schon bei einem Blutalkoholgehalt von nur 0,50 mg/ml herabgesetzt wird und gleichzeitig die Fähigkeit abnimmt, Informationen zu verarbeiten. Bei Werten von 0,50 bis 0,80 mg/ml nimmt deshalb das Unfallrisiko zu. Bei einem Blutalkoholgehalt von mehr als 0,80 mg/ml ist Alkohol die Hauptursache von Unfällen; alle Fahrer mit einem Blutalkoholgehalt von mehr als 1,00 mg/ml sind außerordentlich unfallgefährdet (siehe Anhang II).

   Bei Fahrern, die keinen Alkohol vertragen, beispielsweise Jugendliche und Personen, die nur selten Alkohol zu sich nehmen, wirkt sich dies noch stärker aus.

6. In den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft bestehen unterschiedliche Rechtsvorschriften über den zulässigen Blutalkoholgehalt von Kraftfahrern (siehe Anhang III). Diese Überlegungen zeigen, daß in dem Bemühen, hier eindeutige und strenge Rechtsvorschriften zu erlassen und deren Anwendung zu erleichtern, eine Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten wünschenswert ist. Wie aus der Aufstellung in Anhang III hervorgeht, sehen die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften als Grenzwert für den Blutalkoholgehalt 0,50 oder 0,80 mg/ml (bzw. die entsprechenden Werte im Atem oder Urin) vor. Wie aus den neuesten Statistiken über das Fahren unter Alkoholeinfluß deutlich hervorgeht, ist es vordringlich, daß die Mitgliedstaaten für die Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften sorgen, die in den meisten Mit-

---

[1]) ABl. Nr. C 104 vom 16. April 1984, S. 38
[2]) ABl. Nr. C 68 vom 24. März 1986, S. 35
[3]) ABl. Nr. C 95 vom 6. April 1984, S. 2
[4]) ABl. Nr. C 341 vom 21. Dezember 1984, S. 1

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 27. Februar 1989 — 121 — 680 70 — E — Ve 187/89.

gliedstaaten einen Grenzwert von 0,80 mg/ml vorsehen.

7. Demgegenüber bevorzugt die Kommission einen gemeinschaftsweit geltenden Grenzwert von 0,50 mg/ml. Damit würde der Tatsache Rechnung getragen, daß die Fahrtüchtigkeit von Jugendlichen oder Personen, die selten Alkohol zu sich nehmen, bei diesem Blutalkoholgehalt bereits stark beeinträchtigt sein kann und die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit auch der an Alkohol gewöhnten Fahrer bei diesem Wert beginnt. Sollte bereits jetzt beschlossen werden, am 1. Januar 1993 für den Blutalkoholgehalt einen gemeinschaftsweiten Grenzwert von 0,50 mg/ml einzuführen, so würde dies die gegenwärtige Lage in den Mitgliedstaaten nicht sofort berühren, aber dennoch zeigen, in welche Richtung künftige Rechtsvorschriften gehen werden; außerdem bliebe genügend Zeit, um die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften nach ihrem Inkrafttreten zu gewährleisten.

8. Daher schlägt die Kommission vor, den zulässigen Blutalkoholgehalt ab 1. Januar 1993 auf 0,50 mg/ml festzusetzen.

9. Die Kommission ist sich bewußt, daß die Angleichung der in den Mitgliedstaaten geltenden gesetzlichen Grenzwerte für den Blutalkoholgehalt allein das Problem des Fahrens unter Alkoholeinfluß in der Gemeinschaft nicht lösen kann. Es dürfte am aussichtsreichsten sein, wenn die Mitgliedstaaten das Problem von mehreren Seiten angehen. In einigen Ländern werden derzeit u. a. folgende vorbeugende Maßnahmen ergriffen:

   - landesweite Koordinierung der Öffentlichkeitsarbeit, Aufklärung und Ahndung von Verstößen;
   - Erarbeitung und Verbreitung von besseren Informationen über Alkohol und dessen Auswirkungen auf das Fahrverhalten;
   - Ausweitung der Verkehrserziehung in Schulen;
   - Ausbau des Beratungsangebots für Personen, die wegen Fahrens unter Alkoholeinfluß auffällig geworden sind.

Inhalt des Vorschlags

1. In Artikel 1 werden die Arten von Fahrzeugen, deren Fahrer unter diese Richtlinie fallen, aufgeführt.

2. Nach Artikel 2 wird der einheitliche zulässige Blutalkoholgehalt am 1. Januar 1993 gemeinschaftsweit auf 0,50 mg/ml festgesetzt.

3. Artikel 3 und 4 sind die zur Umsetzung dieser Richtlinie in einzelstaatliches Recht erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

ANHANG I

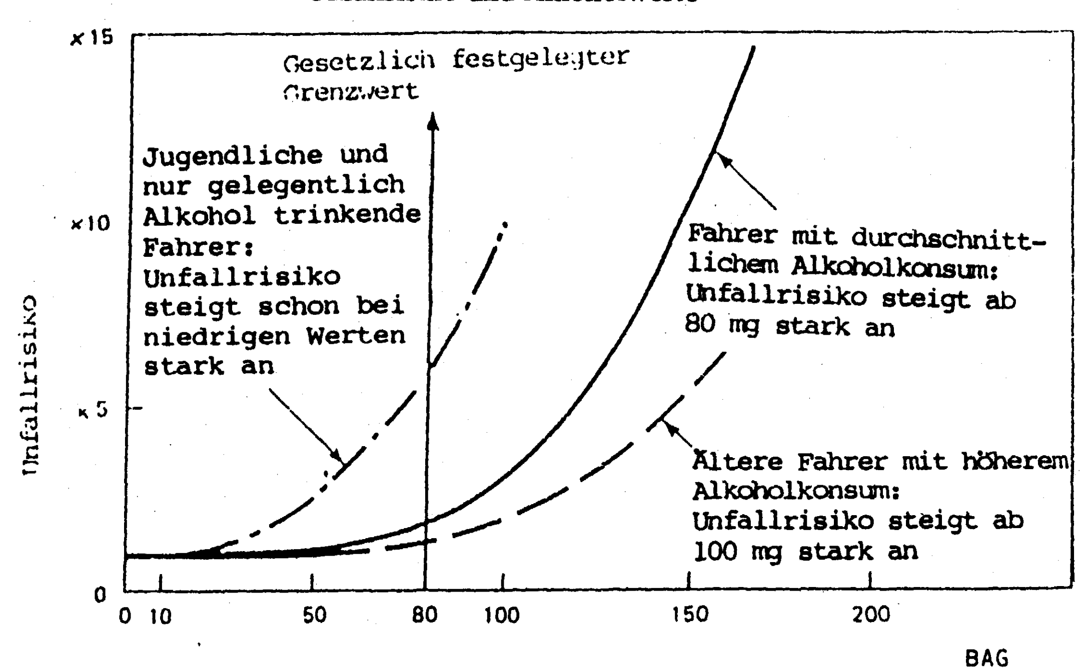
Blutalkoholgehalt tödlich verunglückter Straßenverkehrsteilnehmer in Großbritannien im Jahre 1984

	Prozentualer Anteil von Unfalltoten mit einem Blutalkoholgehalt von mehr als (mg/100 ml)						Stich-proben-umfang
	0,09 mg/ml	0,50 mg/ml	0,80 mg/ml	1,00 mg/ml	1,50 mg/ml	2,00 mg/ml	
Autofahrer	35	29	26	25	16	8	728
Motorradfahrer *)	39	31	27	23	14	7	499

Beispiel: 29 % der bei Verkehrsunfällen getöteten Fahrer wiesen einen Blutalkoholgehalt von mehr als 0,50 mg/ml auf.
*) Alle Fahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen.

ANHANG II

Unfallrisiko und Alkoholwerte



Blutalkohol (BAG): mg/100 ml

Unfallrisiko und Blutalkoholgehalt

Transport and Road Research Laboratory, Vereinigtes Königreich

ANHANG III

Zulässiger Blutalkoholgehalt von Kraftfahrern in den Mitgliedstaaten

(mg Alkohol je ml Blut)

Belgien	0,80	
Dänemark	0,80	
Bundesrepublik Deutschland	0,80	(0,30, sofern weitere Anzeichen für eine Beeinträchtigung vorliegen, beispielsweise ein Unfall)
Frankreich	0,80	
Griechenland	0,80	(0,50, sofern weitere Anzeichen für eine Beeinträchtigung vorliegen)
Irland	0,80	
Italien	0,80	
Luxemburg	0,80	
Niederlande	0,50	
Portugal	0,50	
Spanien	0,80	(0,50 für Fahrer, die gefährliche Güter befördern)
Vereinigtes Königreich	0,80	

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über den zulässigen Blutalkoholgehalt von Kraftfahrern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, gemeinsame Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Gemeinschaft insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der Straßenverkehrsteilnehmer in den Mitgliedstaaten festzulegen.

Die Zunahme des Straßenverkehrs und die als Folge davon größere Gefahr stellen alle Mitgliedstaaten vor ähnlich geartete und ernsthafte Sicherheitsprobleme.

In der Entschließung vom 19. Dezember 1984 verpflichteten sich der Rat und die im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften[1]), rasch Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr zu erlassen, und forderten die Kommission auf, entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

Fahren unter Alkoholeinfluß gilt als eine der Ursachen von mindestens einem Drittel der jährlich 50 000 Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang in der Gemeinschaft.

Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 13. März 1984[2]) zur Einführung eines Programms gemeinschaftlicher Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit der Kommission empfohlen, möglichst bald Vorschläge zur Festsetzung eines einheitlichen Grenzwertes für den Blutalkoholgehalt aller Kraftfahrer von 0,80 mg/ml zu unterbreiten; in der Entschließung vom 18. Februar 1986[3]) wurde diese Empfehlung wiederholt.

In den Mitgliedstaaten bestehen unterschiedliche Rechtsvorschriften über den zulässigen Blutalkoholgehalt von Kraftfahrern. Da der innergemeinschaftliche Straßenverkehr einen erheblichen Umfang angenommen hat, ist eine Angleichung der Rechtvorschriften über den zulässigen Blutalkoholgehalt von Kraftfahrern wünschenswert.

Labortests beweisen, daß bei einem Blutalkoholgehalt von mehr als 0,80 mg/ml das Reaktionsvermögen von Kraftfahrern stark herabgesetzt wird und ihre Fähigkeit, Informationen zu verarbeiten, erheblich abnimmt. Tests haben außerdem gezeigt, daß ein über diesem Grenzwert liegender Blutalkoholgehalt die Hauptunfallursache ist.

Es ist erwiesen, daß bereits ein Blutalkoholgehalt von 0,50 mg/ml die Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigen kann und die Gefahr, in einen Unfall verwickelt zu werden, mehr als eineinhalb Mal so groß ist wie bei nüchternen Fahrern —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

„Kraftfahrer" im Sinne dieser Richtlinie sind Führer von Kraftfahrzeugen mit drei oder mehr Rädern und Führer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen.

Artikel 2

Der zulässige Blutalkoholgehalt von Fahrern eines Fahrzeugs darf ab 1. Januar 1993 nicht mehr als 0,50 mg Alkohol je ml Blut betragen.

Artikel 3

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie innerhalb von zwölf Monaten nach ihrer Bekanntmachung nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

---

[1]) ABl. Nr. C 341 vom 21. Dezember 1984, S. 1.
[2]) ABl. Nr. C 104 vom 16. April 1984, S. 38.
[3]) ABl. Nr. C 68 vom 24. März 1986, S. 35.

COMPETITIVENESS AND IMPACT STATEMENT

This proposal aims at harmonizing the maximum permitted blood alcohol concentration for vehicle drivers at the level of 0,5 mg alcohol per ml blood.

At present all Member States have a legal limit which varies from 0,5 mg/ml to 0,8 mg/ml.

This proposal has no impact on small and medium enterprises.

Bericht des Abgeordneten Daubertshäuser

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 11/4161 Nr. 2.21 vom 10. März 1989 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 10. Mai 1989 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft gilt allgemein die 0,8-Promille-Grenze für den zulässigen Blutalkoholgehalt von Kraftfahrern. Lediglich in den Niederlanden und in Portugal gilt die 0,5-Promille-Grenze, in der Bundesrepublik Deutschland ist eine Bestrafung bereits ab 0,3 Promille möglich, wenn zusätzlich Anzeichen für Fahruntüchtigkeit festgestellt werden.

Die EG-Kommission möchte die EG-Mitgliedstaaten dazu verpflichten, allgemein die 0,5-Promille-Grenze einzuführen, weil die Fahrtüchtigkeit bereits bei diesem Blutalkoholwert stark beeinträchtigt sein kann.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Ausschuß für Verkehr stellt fest, daß die EG-Kommission durch den vorliegenden Richtlinienentwurf Verhaltensvorschriften für den Bereich des Straßenverkehrs anstrebt. Für Vorschriften dieser Art hat die Europäische Gemeinschaft nach den Bestimmungen des EWG-Vertrages jedoch keine Regelungsbefugnisse.

Die Vorlage muß daher nach Ansicht des Ausschusses für Verkehr aus Rechtsgründen bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel abgelehnt werden.

Bonn, den 10. Mai 1989

Daubertshäuser

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333